

Presentato il progetto per l'ammodernamento della ferrovia Roma-Viterbo

Prima Porta-piazzale Flaminio su un treno che è quasi un metrò

Gradualmente si dovrebbe arrivare a un convoglio ogni sei minuti - Motrici più veloci e biglietterie automatiche - Una nuova stazione in viale Buozzi - Il governo deve stanziare i fondi necessari

Adesso, per la trasformazione della Roma-Viterbo in metropolitana leggera manca soltanto i soldi che il governo si è impegnato a stanziare. Ieri, infatti, il gruppo di lavoro misto (ministero, Regione, Comune, Consorzio dei trasporti e Acotral) costituito in base ad un accordo con il ministero, ha presentato il progetto di massima per la trasformazione di questa ferrovia.

Dunque adesso deve essere risolto al più presto il problema del finanziamento. Come stanno le cose? Alla Camera è stata da tempo presentata una legge, la n. 790, che elenca tutte le ferrovie in concessione (cioè dello Stato) ma gestite da Regioni o enti locali che dovranno essere ammodernate e ristrutturate. La legge indica anche i fondi che, caso per caso, dovranno essere stanziati. Per il Lazio le ferrovie sulle quali intervenire sono la Roma-Viterbo, appunto, e la Roma-Fluggi, due linee che per mesi e mesi il governo si era ostinato a considerare «rami secchi» e che invece verranno recuperate e rilanciate solo grazie alla battaglia della Regione e del Comune.

Quella legge, comunque, non è stata ancora discussa e intanto il tempo passa, il che significa che gli stanziamenti decisi, a causa dell'inflazione rischiano di diventare del tutto insufficienti. Dunque non bisogna perdere tempo e costringere il governo ad affrontare rapidamente la questione. Ma torniamo al progetto messo a punto dalla commissione mista (che ora è di nuovo al lavoro per preparare il piano di massima della Roma-Fluggi).

Tanto per cominciare, la linea verrà potenziata e modernizzata interamente, ma solo i primi undici chilometri, da Piazzale Flaminio alla stazione di Montebello (cimitero di Prima Porta) saranno trasformati in metropolitana leggera.

In che modo? Verranno acquistate nuove motrici, in grado di raggiungere velocità se non uguali, poco al disotto di quelle toccate dalla linea A del metrò. Inoltre, per facilitare l'accesso alla linea ferroviaria, e anche l'uso, sarà sistemata, la linea ferrata e saranno costruiti nuovi fabbricati per i viaggiatori, sottopassaggi e pensiline.

Gradualmente, si conta di passare dalla frequenza attuale a una frequenza di un convoglio ogni 10 minuti e poi ogni sette minuti e mezzo e ogni sei nelle ore di punta. Raggiungendo una potenzialità di trasporto di 4.500 passeggeri all'ora per ogni senso di marcia, la nuova linea accrescerà di 5 volte la sua capacità iniziale.

Ma ci sono anche due novità. La prima è la realizzazione di una nuova stazione all'altezza di piazza Don Minzoni-viale Bruno Buozzi, ai Parioli, la seconda è il prolungamento del tratto urbano (del tratto cioè a doppio binario) fino alla stazione di Montebello, cioè al cimitero di Prima Porta. Qui, tra l'altro, sarà realizzato un grande parcheggio e saranno attrezzati i terminali delle corse Acotral su gomma provenienti dal bacino della Flaminia. In questo modo sarà quindi eliminato il fastidioso (per il traffico) capolinea di piazzale Flaminio, che invece i pendolari potranno raggiungere tranquillamente in treno.

La useranno soprattutto i pendolari e la gente che vive nelle borgate

Basterebbe dargli una rapida occhiata, al tracciato urbano della Roma-Viterbo, per rendersi conto che la sua trasformazione in metropolitana leggera non è un capriccio. Se si esclude, infatti, il breve tratto Tor di Quinto-Acqua Acetosa la linea ferroviaria attraversa tutte zone popolate (i Parioli, Labaro e Prima Porta, per esempio) o a forte concentrazione industriale (Grottarossa). Tutto ciò senza contare che questa ferrovia è già potenzialmente un metrò, perché è collegata a piazzale Flaminio alla linea A, quindi è un altro braccio della rete delle sotterranee.

Ma partiamo dal terminale nord, cioè da Montebello. Arrivare al cimitero di Prima Porta, soprattutto la domenica, è cosa assai complicata. La Flaminia è superintestata e lasciare a casa la macchina per prendere il bus non cambierebbe granché la situazione. Ecco dunque che con la nuova metropolitana i visitatori del cimitero potranno tranquillamente prendere la Roma-Viterbo a piazzale Flaminio (facilmente raggiungibile) e arrivare in pochi minuti.

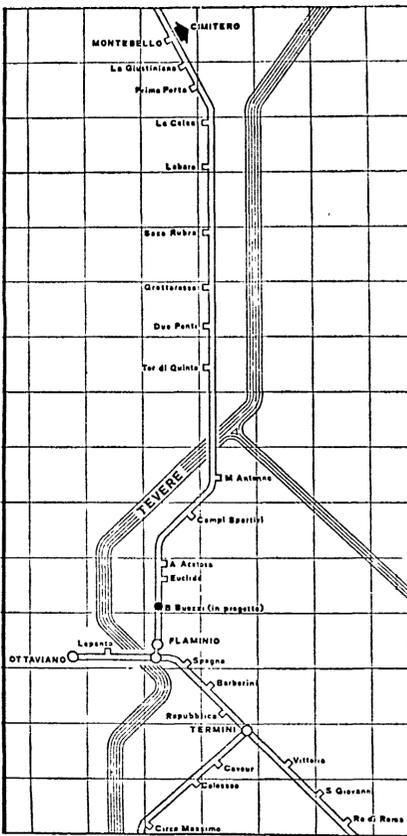
La stazione di Montebello, l'altro, è destinata a diventare un importante nodo di interscambio perché qui avranno i propri capilinea tutti i bus provenienti dal bacino della Flaminia, che non sono pochi. Questo significa che il tratto urbano della consolare sarà meno intasato e sarà meno intasata anche la zona intorno a piazzale Flaminio, liberata dall'attestamento Acotral.

In capo a qualche anno porterà passeggeri non solo fino ad Anagnina e Ottaviano, ma addirittura a Valle Aurelia.

Una funzione non meno importante è che il governo rispetti i suoi impegni finanziari, potrà svolgere anche l'altra ferrovia in concessione destinata a essere trasformata in metropolitana leggera. La Roma-Fluggi, infatti, in questo caso, però (la commissione mista comincia in questi giorni a mettere a punto il progetto di massima), i lavori sono ancora più complessi perché si tratterà di calare in trincea gran parte del tratto urbano della ferrovia. La Roma-Fluggi, infatti, corre accanto alla Casilina ed è continuamente attraversata da strade che dalla consolare portano alle borgate che le sorgono accanto. Questo, per i convogli, significa un susseguirsi di soste forzate e quindi di tempi di percorrenza altissimi.

Lavori costosi e lunghi, dunque, ma è indubbio che ne vale la pena. Saranno centinaia di migliaia infatti i passeggeri che una volta pronta questa nuova metropolitana leggera saranno spinti ad utilizzarla.

La commissione mista, lo abbiamo detto, sta cominciando adesso a lavorare su questo nuovo progetto. Sembra comunque che faccia ormai parte dei programmi spostare l'attuale stazione della Roma-Fluggi (alle Ferrovie laziali) in modo da collegarla alla stazione di incrocio della linea A con la linea B. Come la Roma-Fluggi, dunque, anche questa metropolitana leggera sarà collegata organicamente al sistema delle sotterranee.



Chi può viaggiare gratis

Dal giugno scorso, secondo una legge approvata dal Consiglio regionale, i pensionati e gli invalidi possono viaggiare gratis sui mezzi di trasporto extraurbani dell'Acotral. Lo ricorda l'azienda stessa in un comunicato. I viaggi gratuiti sono solo quelli che si svolgono nei giorni festivi e dalle 9 alle 15 dei giorni feriali. Le categorie che ne hanno diritto sono: - i titolari di pensione sociale dell'INPS, non abbienti e privi di altro reddito o introito oltre la pensione; - i titolari di minimo di pensione Inps che si trovino nelle stesse condizioni; - gli invalidi permanenti con percentuale di invalidità riconosciuta superiore al 50%, non abbienti. Naturalmente per usufruire del viaggio gratuito sarà necessario esibire un'apposita tessera che può essere rilasciata solo dall'Acotral.

Muore sulle strisce investita da un autobus dell'Acotral

E' morta sul colpo, investita da un autobus, mentre stava attraversando la strada. L'incidente, che è costato la vita a una signora di 75 anni, è avvenuto ieri mattina, poco dopo le 13, in piazza A. Martini, al quartiere Esquilino. Elena Sperini, che abitava poco distante, in via Alfredo Cappellini, 90, era appena uscita di casa. A piedi ha percorso i pochi metri che la dividevano dalla piazza e ha raggiunto l'incrocio con via Emanuele Filiberto, un nodo stradale pericoloso. L'anziana donna è scesa dal marciapiede e passando sulle strisce, stava dirigendosi verso l'altro lato della piazza, quando è sopraggiunto il pullman dell'Acotral della linea che collega la stazione Termini con l'aeroporto di Fiumicino. Veniva da via Napoleone III e procedeva verso via Giolitti. L'ha vista, o forse è rimasta ferma immobile, paralizzato dalla paura. L'autobus, guidato da Orlando Massimi, non è riuscito a fermarsi in tempo e ha investito in pieno la donna passandole sopra.

Forse oggi un'altra giornata difficile per i trasporti

E' cominciata a mezzanotte ed è andata avanti per molte ore al deposito dell'Atac di Tor Sapienza l'assemblea indetta dal sindacato unitario, alla quale ha partecipato anche il «comitato di lotta». Nell'incontro della trattativa tra le confederazioni nazionali e le controrarti (la Federtrasporti, l'Intersind etc.). Al momento in corso in macchina ancora non si conosce i risultati dell'assemblea. C'è dunque sia, quella di oggi sarà una giornata difficile per i trasporti. Ieri il «comitato di lotta», quello che ha indetto lo sciopero «salvaguarda» l'altro giorno, aveva inviato una lettera al sindaco di Roma chiedendo un ultimatum: o ci convocano entro le 14 di domani (oggi, ndr) o le azioni ricominceranno. Il direttore generale dell'Atac, come si è visto, non ha risposto che l'azienda non può assumersi responsabilità di trattare questioni economiche. Il «comitato di lotta» chiede aumenti intorno alle centomila lire) che sono oggetto di una trattativa nazionale ancora in piedi. Resta da vedere come si comporteranno gli autisti: nella peggiore delle ipotesi ci sarà un nuovo blocco.

Ultim'ora: attentato contro sede DP

Attentato stanotte contro la sede di Democrazia proletaria di via Benzoni, sulla Cristoforo Colombo. La bomba, di notevole potenza è esplosa poco prima dell'una di notte. I danni sono ingenti. La deflagrazione ha buttato giù il muro interno che divide i locali di DP, al numero 109 di via Benzoni, da quelli di una officina, che si trova al numero 111. La bomba è stata fatta esplodere dentro la sede: gli attentatori hanno infatti deviato una serranda e hanno gettato l'ordigno all'interno. Mentre andiamo in macchina nessuno ha rivendicato l'attentato, che potrebbe trovare una causa nella ripresa di iniziative di DP in questi giorni, con la raccolta di firme per due referendum, sulla liquidazione e sullo Statuto dei lavoratori.

Regione, Comune e circoscrizione propongono la costruzione di un attracco alla Fiumara

Un porto sul fiume, ed è un'idea seria

Le strutture saranno per imbarcazioni turistiche e quindi l'ambiente non sarà compromesso - Con tale progetto potrebbe trovare un rilancio l'attività dei cantieri - Più vicina la navigazione sul Tevere

L'idea non è nuova, ma finora è stata sempre affrontata nelle forme sbagliate. E' da tempo che si parla della costruzione di un porto a Fiumicino. Se ne parla e basta, però. Quattro società hanno anche presentato dei progetti per la realizzazione di strutture marine. Ma tutti questi studi alla prova dei fatti si sono dimostrati irrealizzabili. L'Italconsult, una società di ricerche, ha dimostrato che costruendo i frangiflutti in mare, sarebbe accelerato il processo di erosione della costa che va avanti da anni. Quindi l'idea del maxi-porto, che avrebbe creato anche non pochi problemi di carattere economico (solo per dirne una, l'attracco di Gaeta e Form'a sarebbe completamente abbandonato), è stata accantonata.

Inaugurata la nuova accettazione allo «Spallanzani»

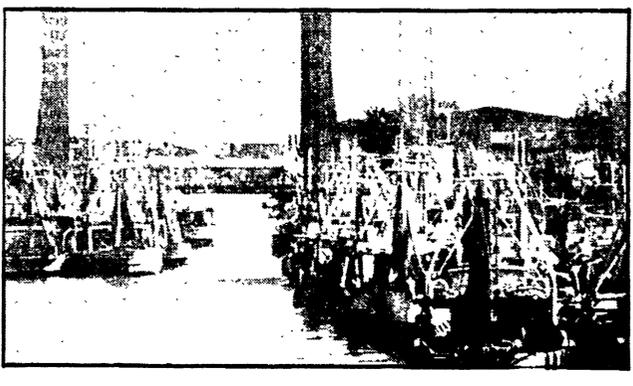
L'ospedale «Lazzaro Spallanzani», specializzato nelle malattie infettive, ha una nuova accettazione. E' stata inaugurata ieri con l'intervento dell'assessore comunale alla Sanità, Mazzotti, del presidente della Usl, Francesconi, e del coordinatore sanitario degli ospedali di Monteverde, Carlo Mastantuono. L'astanteria della nuova struttura, è dotata di ambienti di osservazione per i casi dubbi, e di locali igienici separati, in modo da evitare ogni pericolo di contagio sia per il personale che per i malati e i visitatori. La nuova accettazione era stata programmata da tempo, anche con l'accordo dei sindacati. Lo sciopero bianco dei medici continua a provocare, intanto, diverse difficoltà negli ospedali romani. Al San Camillo c'è anche un problema supplementare: il reparto di cardiocirurgia è quasi fermo per mancanza di sangue. Ieri, il professor Mastantuono ha fatto un appello ai cittadini perché si rechino a donarlo.

avesse un'adeguata struttura portuale, non se n'è fatto più nulla. La situazione si è sbloccata l'altro giorno, in un incontro tra la Regione Lazio, rappresentata dall'assessore ai lavori pubblici, Oreste Massolo, il Comune, presente l'assessore Della Seta e gli aggiunti della XIII e XIV circoscrizione, si è deciso di costruire un piccolo porto turistico sul Tevere. Nascerà all'interno della Fiumara, costruendo una o più darsene. Sarà un attracco di tipo turistico, non grande, e quindi non comprometterà l'equilibrio naturale della zona.

In più con la sua realizzazione si potranno affrontare numerosi problemi, il più importante è sicuramente quello che riguarda i cantieri navali del litorale romano. Queste fabbriche, dove si riparano e si costruiscono imbarcazioni, fino a qualche tempo fa rappresentavano una fonte di reddito per migliaia di lavoratori. Poi, negli anni scorsi, numerosi cantieri, per la mancanza di adeguate strutture, sono andati in crisi. E già oggi nel settore si sono persi numerosi posti di lavoro. Con il porto turistico, invece, la cantieristica potrebbe avere una grande occasione di rilancio.

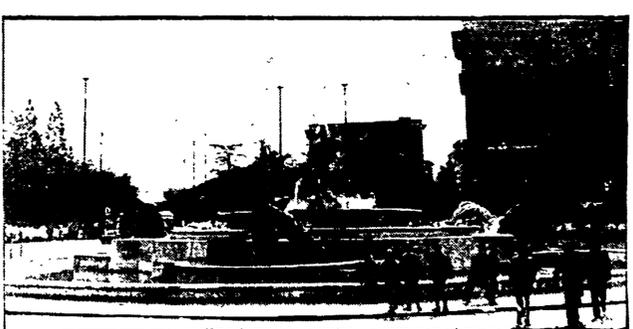
Senza contare che un attracco alla foce del Tevere rilancia (senza velleità ma concretamente) l'idea di un fiume navigabile, almeno fino alle porte della città, fino a San Paolo. Certo problemi esistono: nella zona decennata di riconsiderata politica urbanistica hanno prodotto insediamenti spontanei, abusivi che hanno compromesso la possibilità di sviluppo della zona.

Ma anche su questo le amministrazioni democratiche sono intenzionate a intervenire: il Comune, è stato detto, s'impegnerà a risanare il territorio e risolvere i problemi urbanistici. E si farà in fretta: dalla riunione è stata proposta una commissione (formata dai rappresentanti delle istituzioni, dell'Ufficio speciale per il Tevere e della Marina Mercantile) che entro 60 giorni dovrà presentare un progetto, con tutti i dettagli. NELLE FOTO: il vecchio porto di Fiumicino e un gruppo di pescatori (le foto sono tratte dall'ultimo numero della rivista «Roma Comune»), stavolta si fa sul serio.



Se non approveranno il piano entro la fine del mese il gruppo perderà le commesse

Italconsult: rischiano il posto i 1200 solo perché il Cipi si scorda di firmare



Torna l'acqua nella fontana delle Najadi

Torneranno a nuovo splendore le Najadi e i mostri marini della fontana di piazza della Repubblica. Fra qualche giorno saranno ultimati i lavori di riparazione della vasca. Erano stati gli scavi per la costruzione della metropolitana a provocare qualche danno, in particolare qualche perdita d'acqua alla vasca. Adesso il fondo è stato completamente risistemato, è stata ristrutturata la fognatura sotto la fontana e anche il marciapiede esterno è stato elevato, per evitare i danni delle vibrazioni degli automezzi. In questi giorni sono in corso alcune prove idrauliche e dell'impianto di illuminazione, che pure è stato risistemato. Al massimo fra un paio di settimane, il potente getto centrale della fontana tornerà in attività.



Seminari del Centro Virginia Woolf

Discutiamo d'aborto: invito di femministe prima del referendum

Un incontro ogni sabato dal 7 al 28 marzo. Dieci anni di esperienza del movimento

Sono definiti «incontri sulla memoria del movimento femminista» quelli organizzati dal Centro Virginia Woolf — ogni sabato, dal 7 al 28 marzo, il movimento, quello delle donne, con dieci anni di esperienze alle spalle, sente la esigenza di approfondire ciò che esso è stato, la ricchezza del suo dibattito interno, i legami tra le varie articolazioni dei collettivi, il contributo alla lotta che ha investito l'intera condizione della donna. Tutti elementi di riflessione rimasti fin qui in ombra per la necessità di non stornare l'energia dalle «piazze».

Ecco quindi i seminari che, partendo dal problema aborto, affronteranno tutti i temi legati alla realtà femminile: la sessualità, il rapporto uomo-donna, la maternità, il lavoro, i costi dell'emancipazione. Insomma l'aborto non come diritto civile e obiettivo a sé stante, ma come legge nel documento di presentazione dei seminari — ma come «una tragica necessità conseguente all'impossibilità di scelta infitta alle donne».

Gli incontri, che si terranno dalle ore 16 alle 18, saranno coordinati da Johanna Capra — che farà la prima «lezione» introduttiva — e vi parteciperanno molte delle donne del movimento femminista storico.

L'arco di tempo analizzato è racchiuso tra il 1970 e il '72. Il secondo incontro, dopo il primo a carattere introduttivo ripercorrerà la storia dei primi anni del movimento, dei collettivi più significativi della città, ricordando il primo processo pubblico contro una donna che aveva abortito, Giugliola Pieroboni e le prime esperienze dei nuclei di donne che si battevano per l'aborto autogestito.

Il terzo incontro sarà sostanzialmente incentrato sul rapporto donna-territorio, con la testimonianza di alcuni gruppi della Magliana e del Tuscolano che portavano avanti l'esperienza dei consultori autogestiti. Quindi si ricorderanno i dibattiti che allora si tenevano sulla contraccettione, sull'introduzione del metodo Karman nell'aborto, sulla necessità di modificare il rapporto delle

r. la.